

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan suatu kota dikaitkan dan dipengaruhi oleh jumlah penduduknya. Pertumbuhan ekonomi dan jumlah penduduk yang besar menyebabkan meningkatnya berbagai aktivitas pemenuhan kebutuhan, salah satunya adalah penyediaan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Karena dalam pengertian tersebut terdapat kata-kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan (Miro, 2005: 4). Walaupun sekarang ini transportasi semakin maju, tidak menutup kemungkinan bahwa transportasi juga membawa hal negatif.

Salah satu masalah transportasi yang dihadapi sekarang ini adalah kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor yang merupakan akibat dari tidak sebandingnya penambahan jumlah kendaraan bermotor yang sangat tinggi terhadap

pembangunan jalan baru. Jumlah kendaraan bermotor bertambah setiap tahun dengan laju pertumbuhan yang tinggi dimana secara keseluruhan diatas 10 persen sedangkan pembangunan jalan baru sangat lamban, yakni hanya 0,05 persen/tahun (Adisasmita, 2011:10).

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tertentu dimana tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi dari kapasitas jalan yang ada. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Kemacetan lalu lintas merupakan masalah utama yang dihadapi oleh kota-kota besar di dunia, terutama di negara-negara berkembang. Masalah kemacetan lalu lintas sangat dirasakan ketika jam-jam sibuk, baik pada pagi hari maupun jam sibuk sore hari, yaitu saat orang berpergian dari rumah ke tempat kerja, sekolah atau aktivitas lainnya, dan juga saat mereka pulang kembali ke rumahnya masing-masing.

Bandar Lampung merupakan ibukota Provinsi Lampung yang memiliki luas 197,22 km². Kota ini cukup pesat dalam pertumbuhan kendaraan, baik kendaraan roda empat (R4) ataupun roda dua (R2). Pertumbuhan jumlah kendaraan di Bandar Lampung sekitar 20 persen pertahunnya (Sumber: Hasil wawancara dengan Bapak Antoni Syahrana pada 26 Januari 2015). Dengan persentase pertumbuhan tersebut, pada tahun 2014, Bandar Lampung terlihat padat akan kendaraan. Hal ini bisa dilihat dari seringnya terjadi kemacetan di ruas-ruas jalan yang ada di Bandar Lampung. Di Bandar Lampung sendiri saat ini sering terjadi

kemacetan terutama pada jam-jam sibuk atau beban puncak arus lalu lintas, seperti di Jl. Raden Intan, Jl. Kartini, Jl. Imam Bonjol, Jl. Pemuda, dan Jl. Pangkal Pinang (Sumber: Hasil wawancara dengan Bapak Rozali pada 27 Januari 2015). Kemacetan lalu lintas pada ruas-ruas jalan utama pusat Kota Bandar Lampung menyebabkan munculnya kawasan-kawasan kemacetan di Kawasan Tugu-Gedung Joeang'45, Kawasan Terminal Kota-Bandar Lampung Plaza, Kawasan Simpur Center, Kawasan Pertokoan Pasar Tengah, Kawasan Chandra Superstore, dan juga Kawasan Pasar Bambang Kuning. Dengan adanya pertumbuhan jumlah kendaraan, tidak hanya permasalahan kemacetan yang terjadi, masalah kecelakaan pun terkadang juga tak bisa dihindari karena makin banyak jumlah kendaraan yang ada maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas juga akan meningkat.

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Menurut laporan Polisi Resor Kota (Polresta) Bandar Lampung Satlantas Unit Laka Lantas, angka kecelakaan yang terjadi di Bandar Lampung bisa dikatakan cukup tinggi. Adapun data angka kecelakaan bisa dilihat pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Data Angka Kecelakaan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung

Tahun	Jumlah Kecelakaan
2011	362 kasus
2012	323 kasus
2013	302 kasus
2014	431 kasus

Sumber: Data Diolah oleh Peneliti dari Laporan Tahunan Kecelakaan Lalu Lintas Polresta Bandar Lampung Satlantas Unit Laka Lantas

Jika dilihat dari data tersebut, angka kecelakaan di Bandar Lampung mengalami penurunan dari tahun 2011 - 2013. Namun, di tahun 2014, kecelakaan yang terjadi di Bandar Lampung sebanyak 431 kasus artinya kecelakaan di Bandar Lampung mengalami kenaikan 42 persen dari tahun sebelumnya. Adapun penyebab kecelakaan di Bandar Lampung menurut Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandar Lampung adalah parkir liar, adanya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan memakai badan jalan, adanya lubang, dan juga material bangunan yang berserakan di pinggir jalan seperti pasir. Sedangkan, menurut Polresta Bandar Lampung Satlantas Unit Laka Lantas penyebabnya adalah kelalaian pengguna kendaraan atau kesadaran *human error*, faktor alam, faktor kendaraan, dan juga faktor jalan. Namun, penyebab yang paling tinggi adalah kelalaian pengguna kendaraan.

Upaya pencegahan diperlukan agar angka kecelakaan dan juga kemacetan lalu lintas di Bandar Lampung bisa berkurang. Sehingga untuk mewujudkan Bandar Lampung yang tertib dan aman serta berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas dan kemacetan tersebut, diperlukan koordinasi yang efektif dari para *stakeholder*. *Stakeholder* bisa dikatakan sebagai kelompok atau individu yang dapat memengaruhi dan atau dipengaruhi oleh suatu pencapaian tujuan tertentu. Adapun *stakeholder* yang terlibat berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 7 ayat 2 adalah Polisi Republik Indonesia (Polri) yang dilaksanakan oleh Polresta Bandar Lampung, Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandar Lampung, Badan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) Kota Bandar Lampung, dan Dinas Pekerjaan Umum (PU) Kota Bandar Lampung.

Stakeholder yang terlibat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan salah satunya adalah Polisi Republik Indonesia (Polri). Polri merupakan koordinator dan pengawas untuk terciptanya lalu lintas yang aman dan tertib yang didasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Polisi Lalu Lintas (Polantas) di bawah Polisi Resor Kota (Polresta) bertanggung jawab atas tata tertib lalu lintas di jalan raya. Unit ini membantu unsur-unsur lain dalam kepolisian untuk menangani pelanggaran hukum di jalan raya. Adapun yang menjadi ciri utama tugas Polantas, yaitu penegakan hukum lalu lintas (baik preventif maupun represif), pendidikan masyarakat tentang lalu lintas, rekayasa lalu lintas, serta registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor.

Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan (Dishub). Dishub juga berperan penting dalam terciptanya lalu lintas yang aman dan tertib dimana instansi ini melakukan pembuatan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, seperti rambu lalu lintas dan juga marka jalan. Namun, walaupun sudah banyak rambu lalu lintas dan marka jalan yang ada di Bandar Lampung, pengguna kendaraan di Bandar Lampung terkadang tidak paham dan mengerti arti dari tanda tersebut. Hal itu juga menjadi penyebab salah satu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) yang saat ini memang diperbantukan untuk menjaga kelancaran lalu lintas. Hal tersebut dikarenakan jumlah personil dari polantas dan dinas perhubungan tidak mencukupi. Sehingga diperlukan bantuan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk saling berkoordinasi menertibkan

lalu lintas. Melihat hal tersebut, maka dikeluarkanlah Surat Perintah Tugas (SPT) Nomor 800/400/III.19/201.

Selanjutnya, *stakeholder* yang memiliki tanggung jawab terhadap permasalahan yang berkaitan dengan lalu lintas adalah Dinas Pekerjaan Umum (PU). Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 3 Tahun 2008 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Bandar Lampung, Dinas PU mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan kota di bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Dalam struktur organisasinya, Bidang Bina Marga bertanggung jawab atas urusan di bidang jalan dan jembatan perkotaan serta sarana dan prasarana di Kota Bandar Lampung. Jadi, Dinas PU juga bertanggung jawab atas terciptanya lalu lintas yang aman dan tertib karena dengan bagusny kondisi jalan yang ada di Bandar Lampung, maka lalu lintas yang aman dan tertib akan tercipta. Namun, kenyataannya pembangunan infrastruktur jalan yang ada di Bandar Lampung terkesan asal-asalan. Seperti yang dikatakan oleh Een bahwa: “Pembangunan infrastruktur jalan yang ada di Bandar Lampung hampir semua terkesan *carut-marut* dan *acak-acakan* sehingga wajar apabila dalam hitungan bulan, proyek jalan kembali rusak, padahal setiap spesifikasi ruas jalan memiliki umur perencanaan yang jelas” (*Sumber: Harian Pilar. Diakses pada 31 Mei 2015*). Hal ini juga dapat mejadi faktor penyebab kecelakaan karena kondisi jalan yang kurang baik bisa mengakibatkan pengendara R2 terjatuh.

Untuk mencapai keberhasilan tujuan masing-masing instansi, koordinasi mempunyai arti yang penting dimana pada akhirnya keberhasilan tujuan tersebut

ditentukan oleh kerjasama yang baik antara instansi yang terlibat dan disinilah koordinasi antar instansi memegang peranan penting. Menurut Usman (2013:488), koordinasi adalah proses mengintegrasikan (memadukan), menyinkronisasikan, dan menyederhanakan pelaksanaan tugas yang terpisah-pisah secara terus-menerus untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Tanpa adanya koordinasi, individu-individu dan bagian-bagian tidak akan dapat melihat peran mereka dalam suatu organisasi. Koordinasi yang dijalankan *stakeholder* tersebut berdasarkan pasal 13 ayat 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi, “Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat 1 dilakukan secara terkoordinasi.

Melihat tingginya angka kecelakaan dan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Bandar Lampung, masih diduga bahwa koordinasi yang dijalankan oleh para *stakeholder* belum berjalan dengan baik. Menyadari adanya permasalahan tersebut, maka penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian mengenai koordinasi multi *stakeholder* dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Bandar Lampung.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana koordinasi multi *stakeholder* dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Bandar Lampung?
2. Apasaja hambatan yang dihadapi pada koordinasi multi *stakeholder* dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Bandar Lampung?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, yaitu:

1. Menganalisis koordinasi multi *stakeholder* dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Bandar Lampung.
2. Menganalisis hambatan-hambatan yang dihadapi pada koordinasi multi *stakeholder* dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Bandar Lampung.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang telah dikemukakan di atas maka penelitian ini dapat berguna:

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini dapat memberikan sumbangan referensi bagi Kajian Ilmu Administrasi Negara khususnya pada mata kuliah Teori Organisasi dan Manajemen dan Pengembangan Organisasi Publik.
2. Secara praktis, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan pengambilan kebijakan dan keputusan utamanya bagi Pemerintah dan *Stakeholder* lain yang terkait.